

УДК 656.033.1

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ИЗДЕРЖКИ, СВЯЗАННЫЕ СО ВРЕМЕНЕМ ТРАНСПОРТИРОВКИ

Глинский В.А., Елисеева А.В.

*Санкт-Петербургский государственный университет
гражданской авиации, г. Санкт-Петербург,
e-mail: vglinskiy@yandex.ru*

Размер транспортной составляющей (ТС) в цене товара (ЦТ) может колебаться в широких пределах в зависимости от множества факторов, поскольку на ТС влияют все этапы процедуры по доставке груза [1, 2]. Экспедитор, осуществляя для Клиента комплексный и многофункциональный логистический сервис, «замыкает на себя» все логистические потоки. Экспедитор может эффективно вести контроль всех производимых контрагентами трудовых действий (ТД) [3]. Формируемый им сквозной тариф на смешанную перевозку отражает эти этапы алгоритма перевозки. Это позволяет анализировать расходы, обусловленные выполнением конкретных ТД.

Вместе с тем, в современных условиях важный ресурс снижения ТС следует искать в потерях от отвлечения средств из «оборота» (иммобилизации средств в запасах). Товары, находящиеся в транспортировке, изымаются на это время из коммерческого оборота, что влечет готовность грузовладельцев платить за ускорение доставки. В ряде случаев временные издержки могут составлять величины до 5% стоимости товара. Влияние временного фактора становится более весомым, когда время задержки приводит к исчерпанию страховых запасов. В таком случае поставщики несут потери из-за срыва договорных обязательств, что влечет за собой штрафные санкции и соответственно отказ покупателя от приемки просроченного груза [1, 2]. Использование экспедитором товаросопроводительного документа ДСП (договора смешанной перевозки) в форме коносамента FBL позволяет не только упростить аккредитивную форму оплаты, но и ускорить товарооборот через рынок ценных бумаг. Часто иммобилизация ресурсов представляет собой отвлечение оборотных средств на непредусмотренные затраты. Классификация логистических затрат способствуют принятию следующих экономически обоснованных решений.

1. Логистические издержки (ЛИ) рассматриваются как неучтенные потери. Задача транспортной логистики – минимизация статей неучтенных ЛИ путем «перевода» их в разряд запланированных логистических затрат.

2. Товары, находящиеся в движении, изымаются на время транспортировки из коммерческого оборота.

3. Возможная задержка доставки формирует в цепи поставок страховые запасы; таким образом, чем выше среднее время задержки, тем больше размер запасов и издержки.

4. ЛИ, формирующие ТС в ЦТ, в практической ВЭД выступают как инструмент управления.

5. Эквивалентом создания страховых запасов является более ранняя отправка товаров, которая обеспечивает «буферное» время в цепи поставок.

6. ДСП в форме FBL, являющегося ценной бумаги, позволяет покупателю распоряжаться товарами. FBL предоставляет право собственности на груз, а обладание им равносильно обладанию товарами. FBL может выполнять роль ценной бумаги.

Список использованных источников

1. Палагин, Ю. И. Интермодальные транспортно-логистические процессы: экспедирование, технологии, оптимизация / Ю. И. Палагин, В. А. Глинский, А. И. Мочалов. – Санкт-Петербург: Политехника, 2019. – 367 с.

2. Шведов, В. Е. Транспортно-логистические системы перевозки грузов: учебник / В. Е. Шведов, В. А. Глинский, А. В. Елисева [и др.]. – Санкт-Петербург: Интермедия, 2020. – 288 с.

3. Приказ Министерства труда и социальной защиты РФ (от 08.09.2014 г. № 616н – Об утверждении профессионального стандарта «Специалист по логистике на транспорте» // Гарант [сайт]. – 2020. – URL: <https://base.garant.ru/70753334/> (дата обращения 23.11.2020).